Siniša Lajnert
Hrvatski državni arhiv
Marulićev trg 21
Zagreb

INSPEKTORAT ŽELJEZNICA KOD VOJNE UPRAVE JUGOSLAVENSKE ARMIJE (VUJA) U RIJECI I ŽELJEZNICE SLOBODNOG TERITORIJA TRSTA (STT)

UDK 656.2:061.64(497.1:450.361)"1945" Pregledni rad

U članku je ukratko prikazano ustanovljenje Slobodnog Teritorija Trsta. Također, spomenuto je i uređenje željezničkog prometa u zoni B. Detaljno je prikazano osnivanje Inspektorata željeznica kod Vojne uprave Jugoslavenske armije u Rijeci, njegov ustroj, kadrovi, rad i ukidanje. Navedene su pruge i ustroj željeznica STT-a (Angloamerička zona). I na kraju, spomenuto je i ukidanje Vojne uprave Jugoslavenske narodne armije Jugoslavenske zone STT.

Ključne riječi: *Slobodni Teritorij Trsta, Vojna uprava Jugoslavenske armije, Inspektorat željeznica, Zona A i Zona B*

Ukratko o Slobodnom teritoriju Trsta

Jugoslavenska armija (JA) oslobodila je 1. i 2. svibnja 1945. Trst, a 3. svibnja palo je i posljednje njemačko uporište u Općinama. U oslobođenom Trstu uspostavljena je vojna i civilna uprava Narodnooslobodilačkog pokreta (NOP) uz suradnju svih antifašističkih snaga u gradu. Zapadni saveznici, međutim, osporili su JA pravo da drži svoje vojne formacije u Trstu. Uskoro je slijedio vojni, politički i diplomatski pritisak. Vlade Velike Britanije i SAD-a, 9. lipnja 1945. uručile su jugoslavenskoj vladi ultimativnu notu i primorale je da još istoga dana u Beogradu potpiše s njima sporazum, po kojem će se jedinice JA povući iz Trsta i drugih oslobođenih krajeva Slovenskog primorja i Istre. Povlačenje je izvršeno 12. lipnja 1945. na demarkacijsku liniju (tzv. Morganova linija), kojom je sporni

teritorij podijeljen u dvije zone: Zonu A okupirale su angloameričke, a Zonu B zaposjele su jugoslavenske trupe. U Zoni A ponovo je uvedeno talijansko zakonodavstvo od prije 8. rujna 1943, dok su svi izabrani organi NOP-a i ustanove (Narodna zaštita, narodni sudovi i sl.) raspušteni, a narodnooslobodilačkim odborima oduzeta je upravno-politička funkcija. Savjet ministara inozemnih poslova savezničkih sila, koji je trebao pripremiti nacrt za mirovne ugovore, poslije tri neuspjela zasjedanja (rujan i prosinac 1945, travanj – svibanj 1946), na četvrtom zasjedanju (15. lipnja – 20. srpnja 1946) prihvatio je 2. srpnja 1946. kompromisno rješenje o stvaranju Slobodnog Teritorija Trsta (STT) od područja Trsta i sjeverozapadnog dijela Istre. Mirovna konferencija u Parizu (29. srpnja – 15. listopada 1946) na sjednici od 28. rujna potvrdila je, a Mirovni ugovor s Italijom (10. veljače 1947) sankcionirao je to rješenje.[1]

Dana 23. kolovoza 1947. Prezidijum Narodne skupštine Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ) ratificirao je Ugovor o miru s Italijom[2] zaključen u Parizu 10. veljače 1947. Navedenim Ugovorom, između ostaloga, precizirana je granica Jugoslavije s Italijom. Člankom 21 Ugovora, ustanovljen je Slobodni teritorij Trsta čije je područje bilo ograničeno Jadranskim morem i u Ugovoru navedenim granicama. STT je priznat od strane savezničkih i udruženih sila i od strane Italije, koje su odlučile da njena teritorijalna cjelina i nezavisnost budu osigurani od strane Savjeta sigurnosti Ujedinjenih naroda. Talijanski suverenitet nad područjem STT-a prestao je stupanjem na snagu ovoga Ugovora. Službeni jezici STT-a bili su talijanski i slovenski. Granica između Jugoslavije i STT-a određena je temeljem čl. 22 Ugovora.

Temeljem čl. 48 Ugovora o miru, sva talijanska stalna utvrđenja i vojna postrojenja duž talijansko-jugoslavenske granice i njihovo naoružanje trebalo je uništiti ili ukloniti. To se odnosilo i na vojne žičane željeznice, ma kakav bio njihov značaj i stvarno stanje eksploatacije ili stupanj izgradnje.

Temeljem čl. 31 Statuta, Slobodni teritorija Trsta mogao je, bez štete po svoja vlasnička prava nad željeznicama u svojim granicama i po svoju kontrolu nad upravom željeznica, zaključiti sporazume s Jugoslavijom i Italijom u cilju osiguranja racionalne i ekonomične eksploatacije svojih željeznica. Ti sporazumi trebali su odrediti nadležnost za eksploataciju željeznica u pravcu Jugoslavije odnosno Italije, kao i za eksploataciju čelne stanice Trst i dijela željezničke pruge

1 *Vojna enciklopedija* br. 10, Izdanje redakcije vojne enciklopedije, Beograd 1967, str. 208-209. Vojna uprava JA u Istri obuhvaćala je Zonu B, tj. Istru i Slovensko primorje. Zona A, koja je bila pod vojnom upravom angloameričkih trupa, obuhvaćala je područje Trsta, Tržića, Gorice i dalje prema austrijskoj granici te grad Pulu. V: *Zapisnici Politbiroa Centralnog komiteta Komunističke partije Hrvatske, 1945-1952*, sv. 1, 1945-1948, priredila Branislava Vojnović, Zagreb: Hrvatski državni arhiv, 2005, str. 70.

2 Ukaz o ratifikaciji Ugovora o miru sa Italijom od 23. kolovoza 1947, Sl. list FNRJ br. 74 od 29. kolovoza 1947, Beograd.

zajedničke ovim linijama. U ovom posljednjem slučaju eksploatacija se mogla povjeriti specijalnoj komisiji, sastavljenoj od predstavnika STT-a, Jugoslavije i Italije pod predsjedništvom predstavnika STT-a.[3]

Dok guverner STT-a nije preuzeo vlast, Slobodni teritorij ostao je pod upravom savezničkih vojnih komandi u njihovim zonama. Prema Ugovoru, čim bi guverner stupio na dužnost, trebao je osnovati Privremeni savjet Vlade od osoba stalno nastanjenih u STT-u, a po prethodnom savjetovanju s vladama Jugoslavije i Italije. Sjedište Vlade bilo je u Trstu. Od dana stupanja na snagu Ugovora o miru ukupni broj trupa smještenih na STT-u nije trebao prelaziti 5.000 vojnika Ujedinjenog Kraljevstva, 5.000 vojnika SAD-a i 5.000 vojnika Jugoslavije.[4]

Dana 5. listopada 1954. Vlada FNRJ prihvatila je Londonski sporazum temeljem kojeg je ukinuta vojna uprava u STT i izvršena njena podjela. Jugoslaviji je priključena Zona B i manji dio Zone A, a Italiji veći dio Zone A i Trst.[5]

Uređenje željezničkog prometa u Zoni B

U Rijeci je 16. svibnja 1945. Komisija koja se sastojala od jednog izaslanika vojničke vlasti i od članova Saobraćajne, Komercijalno-blagajničke, Mašinske i Građevinske službe izradila izvještaj o komercijalno-blagajničkoj službi na stanicama pruge Pula – Buzet i Kanfanar – Rovinj. Sjedište transportnog kontrolora i kontrolora blagajničke službe pod bivšom upravom Talijanskih željeznica nalazilo se u Trstu. Cjelokupna gotovina na stanicama spomenutih pruga iznosila je 195.184,90 lira. Stanje blagajna uzeto je prema podacima kontokorenata i ostalih blagajničkih pomoćnih knjiga, koje su vodile stanice.[6]

Prvi pomoćnik upravnika Željezničke uprave Zagreb i načelnik Personalnog odjeljenja Lakuš, pozvao je 28. lipnja 1945. sve službene željezničke jedinice da dostave Personalnom odjeljenju ove Uprave popis službenika koji su željeli biti premješteni u Istru. U prvom redu dolazili su u obzir Istrani i Primorci.[7]

O nepravilnostima kod putničkih vlakova u Zoni B, Delegacija Jugoslavenskih državnih željeznica (JDŽ) Trst je 20. srpnja 1945. obavijestila komercijalne odjeljke uprave državnih željeznica Zagreb i Ljubljana. Ustanovljeno je, da na prugama Zone B puno putnika putuje besplatno na osnovi raznih dozvola, propu-

[3] Prilog VI., Stalni statut Slobodnog teritorija Trsta, Sl. list FNRJ br. 74 od 29. kolovoza 1947, Beograd.

[4] Prilog VII., Instrumenat o privremenom režimu Slobodnog teritorija Trsta, Sl. list FNRJ br. 74 od 29. kolovoza 1947, Beograd.

[5] *Vojna enciklopedija* br. 10, Izdanje redakcije vojne enciklopedije, Beograd 1967, str. 208-209.

[6] HR HDA 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1945-1990), spis ur. br. 1405/1945.

[7] HR HDA 1576, spis ur. br. 3847/1945.

snica itd. i vjerojatno zbog toga, što talijanski kondukteri nisu znali ni hrvatski ni slovenski jezik. Osim toga, mjesni, okružni (kotarski) narodnooslobodilački odbori izdavali su dozvole za besplatnu vožnju u svrhu obilaska ranjenika, vojnika, zbog nabave hrane itd. Tako je npr. Gradski narodnooslobodilački odbor (GNOO) u Splitu pod br. 9292 od 28. lipnja 1945. izdao dozvolu (propusnicu) Nevenki Marošević iz Splita za besplatno putovanje do St. Petra na Krasu da obiđe vojnika. Zbog toga jer je Glavna uprava jasno odredila tko ima pravo na besplatnu vožnju i da se vojnici prevoze kreditirano na osnovi posebnih objava, Uprava je zamoljena, da upozori sve stanice i vlakopratno osoblje na te propise. Narodnooslobodilačke odbore trebalo je upozoriti da nisu imali pravo izdavati dozvole za besplatne vožnje i da će svaki takav putnik osim redovne vozne cijene plaćati još i dodatak. [8]

Glavna uprava željeznica u Beogradu poslala je 1. kolovoza 1945. naputak Željezničkoj upravi Ljubljana o uređenju prometa u Zoni B.[9] Temeljem navedenog naputka, a u vezi sa zaključcima Transportne sekcije, u okviru zajedničke privredne komisije, koji su donijeti na sjednicama od 23, 24. i 25. srpnja u Trstu s predstavnicima Savezničke vojne uprave, bilo je potrebno obaviti određene pripremne radnje za provođenje u život tih zaključaka kada se oni odobre od strane nadležnih vlasti.

Za koordinaciju prometa u zonama A i B trebali su biti određeni članovi radne komisije i to po tri člana s obje strane. Za prvog člana radne komisije Ministarstvo saobraćaja odredilo je ing. Bogomila Volfa.[10] Drugog člana trebala je odrediti Željeznička uprava Ljubljana, a trećeg Željeznička uprava Zagreb. Za pomoćno osoblje trebalo je odrediti po jednog službenika za saobraćajnu, mašinsku (elektrotehničku), građevinsku i transportnu službu, zatim jednog tumača, jednog arhivara i jednog daktilografa. Sve pomoćno osoblje trebala je odrediti Željeznička uprava Ljubljana, uzimajući u obzir već postojeće osoblje Delegacije u Trstu.

Za upravu prometa Zone B trebalo je ustanoviti inspekciju sa sjedištem u Šent Petru. Ukoliko to mjesto iz bilo kojih razloga ne bi bilo pogodno, sjedište inspekcije moglo je biti u Postojni. Inspekcija je trebala imati sljedeće referade: 1. Personalna, 2. Saobraćajna, 3. Građevinska, 4. Mašinska (elektrotehnička) i 5. Transportna. Planirani djelokrug inspekcije bio je da obavlja izvršnu i nadzornu službu nad svim prugama Zone B. Unutarnja administrativna služba za cijelu zonu imala se prenijeti na Željezničku upravu Ljubljana (Računovodstvo, Nabavna služba, Kontrola prihoda). U sjedištu inspekcije trebala je biti isplatna bla-

[8] HR HDA 1576, spis ur. br. 9966/1945.

[9] HR HDA 1576, spis ur. br. 14764/1945, spis ur. br. 14822/1945. i spis ur. br. 18647/1945.

[10] U nekim dokumentima on se spominje kao Bogomil Wolf, a u nekima kao Bogomir Volf.

gajna koja bi sakupljala prihode iz svih stanica i obavljala isplatu po naređenjima Željezničke uprave Ljubljana.

Prava i dužnosti radno-koordinacijske komisije određeni su u zapisnicima od 23, 24. i 25. srpnja. Komisija je u stalnom zaštićivanju državnih interesa naročito nastojala:

a) da se omogući dovoljna opskrba materijalom Zone B i da ta opskrba bude ravnomjerno raspoređena kako za Zonu A tako i za zonu B. To isto vrijedilo je za sve popravke i druge radove iz izvora koji su se nalazili u Zoni A

b) da koordinira redove vožnje

c) da vodi brigu o napajanju Zone B električnom energijom i o održavanju vuče, prije svega električne, s vučnim sredstvima koja su se nalazila u Zoni A

d) da čuva jedinstvo tarifnog područja između zona A i B

e) da osigurava funkcioniranje transportne službe uz isključenje većeg aparata na točkama međusobne predaje pošiljaka

f) da s obzirom na slabo stanje voznog parka sprečava strogu primjenu propisa RIV i RIC

g) da za prijelaznu službu odredi stanicu Divaču ili Sežanu prema tome koja se od ovih stanica pokaže kao povoljnija.

Inspekcija u Šent Petru odnosno u Postojni imala je sljedeće smjernice za rad:

a) stanice su bile preopterećene osobljem. To osoblje trebalo je svesti na najnužniju stvarnu potrebu. Svaku jedinicu trebalo je zaposjesti s najmanje jednim službenikom koji je trebao obavljati kontrolu rada dotične jedinice s tim da se osoblje postepeno osposobi za preuzimanje cjelokupne službe. Naročito je trebalo voditi brigu o tome, da se u Zonu B uputi elektrotehničko osoblje koje se trebalo upoznati s električnom vučom i postrojenjima u praktičnom radu i putem tečajeva.

b) dok nije bilo dovoljno osoblja, trebalo se pridržavati talijanskih propisa, ali istovremeno sistematski spremati prijelaz na jugoslavenske propise. Službu je trebalo koordinirati kako sa Željezničkom upravom Ljubljana tako i s Delegacijom u Trstu.

c) voditi brigu da se zaposli domaće ljudstvo na radovima obnove i u tu svrhu surađivati s Delegacijom u Trstu

d) voditi računa da se stvore i osposobe domaći kadrovi za električnu vuču

e) organizirati službu prijelaza i nastojati da se ne stvore neki glomazni aparati, da se ne stvaraju pogranična obračunska mjesta, da se obavlja otpremanje putnika i robe direktno (direktno kartiranje).

Na kraju naputka napominje se da članove radno-koordinacijske komisije prema zaključenom sporazumu treba akreditirati kod Savezničke vojne uprave Jugoslavenska vojna uprava Zone B. Isto tako inspekcija u Šent Petru i članovi radne komisije u Trstu u formalnom pogledu potpadali su pod upravu Jugoslavenske vojne uprave u Zoni B.

Konferencija (tzv. Riječka konferencija) o uređenju prometa između JDŽ i Vojne uprave Zone B održana je od 17. do 21. kolovoza 1945. u prostorijama Inspektorata JDŽ u Rijeci. Prema privremenim odredbama, službeni jezik službenika JDŽ i službenika Željeznica Vojne uprave (ŽVU) Zone B na potezu Sušak – Rijeka bio je hrvatski, ali u svrhu lakšeg i bržeg sporazumijevanja dopušteno je sporazumijevanje i na talijanskom jeziku. Promet vlakova obavljan je preko spojnog kolosijeka, koji je bio u produženju VII. kolosijeka na stanici Rijeka. Putnički vlakovi iz pravca Sušaka po pravilu su prelazili bez zaustavljanja preko VII. kolosijeka na prugu prema Sv. Petru ili na koji podesni kolosijek, s kojega je vlak guran na jedan od peronskih kolosijeka. Garniture vlakova ostale su do odlaska na stanici Rijeka. Iz Sušaka u Rijeku polazio je vlak samo s prtljažnim i direktnim putničkim kolima. Održavanje spojnog kolosijeka Sušak – Rijeka do prve ulazne skretnice stanice Rijeka obavljao je JDŽ, kao i nadzor nad tim kolosijekom. Službu razmještaja na stanici Rijeka obavljala je ŽVU Zone B. Granica područnog razmještanja bio je most na Rječini. Poslugu signala i staničnih skretnica u Rijeci obavljalo je osoblje ŽVU Zone B. Tranzitni vlakovi mogli su prometovati u svako doba dana. U svrhu slobodnog prolaza lađa na Rječini promet je obustavljan u sporazumu s zainteresiranima. Tranzitni vlakovi sastavljani su do 50 osovina, a smjeli su voziti brzinom od 5 km/h. Pred svakim vlakom na udaljenosti od 20 m morao je ići službenik opskrbljen potrebnim ručnim signalnim sredstvima radi osiguranja prometa preko puteva (ulica), a koji je ujedno bio dužan uvjeriti se o ispravnom položaju skretnica i pokretnog mosta na Rječini. Vuču vlakova između Sušaka i Rijeke obavljale su JDŽ. Pomoćne lokomotive i pomoćna kola između Sušaka i Rijeke dostavljale su JDŽ. Tehnički pregled kola po propisima RIV i RIC obavljao se na stanici Rijeka i to za kola koja su dolazila i odlazila putničkim vlakovima ispred prijemne zgrade stanice Rijeka, a primopredaja kola i kolskog pribora na stanici Rijeka. Otpravljanje putnika, prtljage i ekspresne robe u pravcu Sušaka vršile su na stanici Rijeka JDŽ Otpravništvo za putnike i prtljag Rijeka JDŽ, po tarifama koje su vrijedile na JDŽ. Pregled putnika i prtljage obavljao se u zajedničkoj prostoriji koja je bila određena za obje carinarnice. Da se putnici ne bi podvrgnuli dvostrukom pretraživanju, pregled ručne prtljage obavljala je ona carinarnica na koju su putnici ulazili. Druga carinarnica ograničila se po pravilu samo na sudjelovanje u tom pregledu, osim slučajeva kada je smatrala potrebnim da i ona obavi pregled u vlastitoj nadležnosti. Kod međunarodnih vlakova ili direktnih kola koja su dolazila s područja Demokratske Federativne Jugoslavije (DFJ) ili koji su bili određeni za područje DFJ ili dalje preko

nje, pregled ručne prtljage obavljali su organi obiju carinarnica u kolima za vrijeme stajanja vlaka.[11]

Propisi za otpravljanje putnika, prtljage i ekspresne robe u prometu između okupiranih zona A, B i tadašnjeg područja DFJ objavljeni su 23. kolovoza 1945. Temeljem navedenih propisa, putnici, prtljaga i ekspresna roba iz Zone A za Zonu B odnosno za tadašnje područje DFJ otpravljani su do stanice Divača odnosno Sv. Lucija – Tolmin, a u pravcu Ajdovščine do stanice Batuje, od Divače do Rakeka ili Rijeke, odnosno Podbrda a odande dalje direktno do izlazne stanice. Ovo je vrijedilo i u obratnom pravcu. Od stanice Batuje otpravljanje je bilo direktno do izlaznih stanica pruge Batuje – Ajdovščina. Sa stanica te pruge otpravljanje se obavljalo do stanice Batuje. Putnici, prtljaga i ekspresna roba iz Zone B za tadašnje područje DFJ otpravljani su do Rakeka ili Rijeke odnosno Podbrda, a odande dalje direktno do izlaznih stanica. Ovo je vrijedilo i u obrnutom pravcu. Putnici, prtljaga i ekspresna roba iz Zone A za Zonu B i obratno otpravljani su do Divače, Batuja odnosno Sv. Lucije – Tolmin i odande do izlazne stanice Zone B.[12]

Željeznička uprava Zagreb JDŽ uspostavila je 23. kolovoza 1945. promet ekspresne robe, komadnih i kolskih pošiljaka s Vojnom upravom Zone B, a od 1. rujna 1945. otvoren je i promet putnika i prtljage.[13]

Na temelju sporazuma između savezničke vojske i Jugoslavenske armije o uređenju odnosa u okupiranim zonama u Istri, zaključeno je, da se za željeznička pitanja uspostavi Koordinacijski odbor željezničkih stručnjaka sa sjedištem u Trstu, koji je s predstavnicima saveznika rješavao sva željeznička pitanja tih zona. Koordinacijski odbor sačinjavao je jedan predstavnik Glavne uprave željeznica (GUŽ) iz Beograda, jedan Željezničke uprave Zagreb i jedan Željezničke uprave Ljubljana. Dana 26. kolovoza 1945. pozvani su članovi Koordinacijskog odbora na dogovor u Vojnu upravu u Opatiju. Sa strane zagrebačke Uprave bio je prisutan kontrolor Prezelj. U tom trenutku za taj Odbor bili su već određeni članovi GUŽ-a i Uprave Ljubljana, dok sa strane Zagrebačke uprave do tada nije bio nitko određen. Na sastanku u Opatiji predstavnik Vojne uprave zatražio je da se odmah imenuje član Uprave Zagreb s time, da taj bude komercijalist transportne struke. Kako je Koordinacijski odbor trebao započeti s redovnim radom 1. rujna 1945. u Trstu, to je Vojna uprava zatražila da se član Uprave Zagreb odmah odredi i Vojnoj upravi u Opatiji brzojavno pošalje njegovo ime radi izdavanja dekreta i daljnjeg postupka oko njegove akreditacije kod Savezničke vojne uprave.[14]

[11] HR HDA 1576, spis ur. br. 14036/1945.

[12] HR HDA 1576, spis ur. br. 13681/1945.

[13] HR HDA 1576, spis ur. br.14036/1945.

[14] HR HDA 1576, spis ur. br. 14891/1945.

U skladu s gore navedenim, načelnik Personalnog odjeljenja i I. pomoćnik upravnika Željezničke uprave Zagreb uputio je 30. kolovoza 1945. Vojnoj upravi JA za Istru, Julijsku Krajinu i Rijeku u Opatiji dopis u kojem ih obavještava da se Drago Novak, činovnički pripravnik X. pol. grupe, upućuje na preuzimanje dužnosti trećeg člana Koordinacijskog odbora između jugoslavenske i savezničke vojne uprave u pitanju željeznica.[15]

Odjel za novčarska poduzeća Ministarstva financija Federalne Države Hrvatske pisao je 1. rujna 1945. Kontroli prihoda Ravnateljstva JDŽ u Zagrebu, da blagajna na željezničkoj stanici Rijeka, koja je ležala na području na kojemu je platežno sredstvo bila talijanska lira, treba obavljati naplatu samo u talijanskim lirama. Tečaj koji se primjenjivao za odnos DFJ dinara prema talijanskoj liri određen je od strane deviznih vlasti s DFJ din 25.- = Lit. 100.-.[16]

Inspektorat željeznica kod VUJA u Rijeci

Upravljanje s željeznicama u zoni Slovenskog primorja i Istre, koje je bilo zaposjednuto od Jugoslavenske armije prešlo je 1. rujna 1945. na Vojnu upravu Jugoslavenske armije za Julijsku Krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje u Opatiji (VUJA).[17]

Komandant Vojne uprave Jugoslavenske armije za Julijsku Krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje, general-lajtnant Peko Dapčević, izdao je 21. kolovoza 1945. u Opatiji Naredbu o osnivanju Inspektorata željeznica kod VUJA. U okviru Vojne uprave JA osniva se Inspektorat željeznica sa sjedištem u Rijeci. Na čelu Inspektorata bio je inspektor, koga je postavljala Vojna uprava JA. Inspektor je bio podređen i odgovoran za cjelokupnu željezničku službu na teritoriju Inspektorata Vojne uprave JA. Inspektorat je imao sljedeće referente: personalnog, prometnog, ekonomsko-blagajničkog, građevinskog, strojarskog, elektrotehničkog i transportnog. Sve personalne promjene te sve odredbe unutar Inspektorata, kao donošenje pravilnika, raspisa i okružnica te propisivanje tarifa spadalo je u dužnost inspektora, koji je nakon savjetovanja s referentima tražio konačno odobrenje Vojne uprave JA. Osobne prinadležnosti svih službenika Inspektorata isplaćivala je blagajna Inspektorata po propisima zatečenim na dan stupanja na snagu ove Naredbe. Željezničko osoblje Talijanskih državnih željeznica (FS [18]), koje je zatečeno na teritoriju Vojne uprave JA, a obavljalo je željezničku službu danom objavljivanja ove Naredbe, obavljalo ju je i dalje pod nadzorom Inspektorata željeznica. Danom proglašenja ove Naredbe prestao je rad Uprave Direkcije FS iz Trsta na teritoriju Vojne uprave JA. Radi nesmetanog odvijanja i reguliranja že-

[15] HR HDA 1576, spis ur. br. 16104/1945.

[16] HR HDA 1576, spis ur. br. 16364/1945.

[17] HR HDA 1576, spis ur. br. 19110/1945.

[18] FS – *Ferrovie dello Stato*/Talijanske državne željeznice.

ljezničkog prometa između teritorija Vojne uprave JA i teritorija okupiranog po angloameričkim trupama, osnovan je Koordinacijski odbor Vojne uprave JA od tri člana s potrebnim pomoćnim osobljem, koji je po uputama Vojne uprave i uz njeno odobrenje obavljao potrebne personalne i tehničke poslove, koji su interesirali Vojnu upravu JA i savezničke vlasti. Koordinacijski odbor postavljala je Vojna uprava JA.

Radi točne primjene navedene Naredbe, inspektor Viktor Mramor izdao je 25. kolovoza 1945. u Rijeci prijelazne naredbe.

Temeljem navedenih naredbi, pod djelokrug Inspektorata spadale su sljedeće pruge: Postojna – Divača, Št. Petar na Krasu – Rijeka, Divača – Pula (isključivo[19]), Kanfanar – Rovinj, Podbrdo – Sv. Lucija, Batuje – Ajdovščina.

Cjelokupno željezničko osoblje s domicilom u službenim jedinicama na teritoriju pruga ovog Inspektorata prešlo je pod nadzor i rukovodstvo toga Inspektorata. Službenicima, koji su htjeli tražiti premještaj u jedinice izvan teritorija Inspektorata, trebalo se udovoljiti na osnovi pismenih molbi podnesenih Inspektoratu. Ono željezničko osoblje, koje se nalazilo na zamjeni kod jedinica Inspektorata, a domicilno je bilo van toga teritorija, ostalo je na svojim službenim mjestima do njihove zamjene.

Pruge ovog Inspektorata podijeljene su u dva područja (rajona) prometnih kontrolora i to:

a) Pruge Divača – Postojna, Št. Peter na Krasu – Rijeka, Batuje – Ajdovščina, Sv. Lucija – Tolmin, spadale su u djelokrug prometnog kontrolora sa sjedištem u Št. Petru na Krasu.

b) Pruge Divača – Pula (isključivo) i Kanfanar – Rovinj, spadale su u djelokrug prometnog kontrolora sa sjedištem u Pazinu.

Zadatak prometnih kontrolora bio je da vode brigu o urednosti i sigurnosti prometa, o pravilnom i jednoobraznom obavljanju službe i ekonomiji pri obavljanju službe.

Za nadzor nad svim prugama Inspektorata u pogledu transportne i komercijalne službe postojao je transportni kontrolor sa sjedištem u Št. Petru na Krasu.

Podjela kola (PK) nalazila se u Št. Petru na Krasu. Stanice su trebale sva izvješća u pogledu kolske službe na dotadašnji način upućivati toj podjeli kola, odakle su i primale PK i ostala naređenja kolske službe. Stanice pruge Batuje – Ajdovščina predavale su stanje voznog materijala i ostala izvješća kolske službe

[19] Svaka željeznička stanica ima određenu dužinu koja se mjeri od ulazne do izlazne skretnice. Termin "isključivo" pored naziva željezničke stanice znači da se određena željeznička pruga računa bez navedene željezničke stanice. Termin "uključivo" pak znači da se određena željeznička pruga računa zajedno s cjelokupnom dužinom navedene željezničke stanice.

Koordinacijskom odboru Vojne uprave u Trstu, a stanice pruge Podbrdo – Sv. Lucija delegatu Inspektorata u Podbrdu. Istim putem primale su i naredbe u pogledu kolske službe. Stanice pruge Herpelje – Kozina – Pula i Kanfanar – Rovinj slale su svoja izvješća i primale su naređenja pismeno. U hitnim slučajevima prometni kontrolor u Pazinu rješavao je pitanja kolske službe i o tome naknadno pismeno obavijestio podjelu kola.

Sekcija za održavanje pruge nalazila se u Št. Petru na Krasu, a njezin djelokrug protezao se na sve pruge Inspektorata. Ovoj sekciji za održavanje pruga (zop) stavljeno je naročito u zadatak čim brža obnova pruga i objekata prema planu kojeg je trebala što prije izraditi i predložiti ovom Inspektoratu.

Narudžba elektromotora, lokomotora i lokomotiva te vlakopratnog osoblja obavljala se na dotadašnji način.

Ekipe za održavanje električnih i signalnih postrojenja i druge specijalne ekipe, pomoćna kola i snježna grtala naručivana su kod istih jedinica i na isti način kao i do tada.

Naručivanje materijala i obrazaca obavljalo se na dotadašnji način putem Inspektorata.

Sve blagajne morale su zaključiti svoje poslovanje s 31. kolovozom 1945, te dostaviti obrazloženi saldo, a putničke blagajne i popis svih putnih isprava s naznakom najnižeg i najvišeg broja zalihe, sve u dva primjerka, ovom Inspektoratu. Vjerodostojnost ovih podataka morao je ovjeriti šef stanice. Počevši od 1. rujna 1945. stanične blagajne otpremale su svoje prihode Inspektoratu na dotadašnji način.

Sva izvješća vanjske jedinice trebale su sastavljati kao i do tada, ali su izvješća koja su slale Compartimentu FS, slale počevši od 1. rujna 1945. ovom Inspektoratu na Rijeku, izvještaje koje su slale Capu Riparto Movimento, upućivali su nadležnim prometnim kontrolorima u Pazin odnosno Št. Petar na Krasu. Izvješća Građevinske službe dostavljala su se Sekciji zop u Št. Petru na Krasu, a izvješća Službe vuče strojarskom referentu ovog Inspektorata.

Putni listovi vođeni su odvojeno za svaku zonu te su se mijenjali na stanicama demarkacijske linije. Putni listovi za pruge jugoslavenske zone slale su stanice nadležnim prometnim kontrolorima, a za angloameričku zonu Capu Riparto Movimento u Trst.

Cjelokupna služba obavljala se i nadalje po dotada važećim propisima, pravilnicima i uputstvima. Delegati Inspektorata u vanjskim jedinicama kontrolirali su rad jedinica, a osoblje jedinica moralo je izvršavati naredbe tih delegata.

Na kraju prijelaznih naredbi, inspektor Viktor Mramor pozvao je sve željezničke službenike, da u svom daljnjem raduulože svu svoju stručnu sposobnost,

energiju i inicijativu, kako bi se željeznički promet odvijao s potrebnom sigurnošću i urednošću na zadovoljstvo naroda i narodne privrede.[20]

Zamjenik komandanta Vojne uprave Jugoslavenske armije za Julijsku Krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje donio je 24. kolovoza 1945. u Opatiji Naredbu broj 8 o postavljenjima sljedećih osoba:[21]

Viktor Mramor za inspektora Inspektorata
Mihael Penko za personalnog referenta
Adolf Avsec za saobraćajnog referenta
ing. Franjo Hinterlechner za građevinskog referenta
ing. Šimun Domančić za mašinskog referenta
ing. Dušan Bezić za elektrotehničkog referenta
August Lavrenčić za transportnog referenta
Đuro Pantelić za ekonomsko-blagajničkog referenta

Imenovani su odmah trebali nastupiti na dužnost. Potrebno pomoćno osoblje imenovao je Inspektorat u suglasnosti s Vojnom upravom JA. U svrhu obnove željezničkih objekata, kao i podmirenja osobnih izdataka željezničkog osoblja na teritoriju ove Vojne uprave, a s obzirom na jugoslavensku željezničku tarifu, koja je od tadašnje željezničke tarife bila veća za 85% i s obzirom na željezničku tarifu u okupacijskoj zoni koja je bila veća za 300% od tamošnje tarife, zamjenik komandanta VUJA odredio je da se ondje postojeća željeznička vozna tarifa za prijevoz putnika, prtljage, ekspresne, brzovozne i sporovozne robe kako komadne tako i kolskih pošiljaka na području VUJA povisi s danom 1. rujna 1945. za 300%.

Delegacija JDŽ Trst poslala je 24. kolovoza 1945. Željezničkoj upravi Zagreb tjednu obavijest br. 6 o stanju službe u zoni B Compartimenta FS Trst za vrijeme od 13. do 19. kolovoza uključivo. Prema navedenom izvješću brojno stanje osoblja bilo je sljedeće:

1. pri Delegaciji JDŽ Trst bio je zaposlen 21 službenik za upravljanje svim vrstama službe, u zoni B i za vezu s Compartimentom FS, s Engleskom transportnom komandom i s Engleskom željezničkom delegacijom.

2. na prugama u Zoni B u Slovenskom primorju 14, u Istri 10, sveukupno 24 službenika. Svo ostalo osoblje pripadalo je Compartimentu FS.

Prometna služba: u vremenu od 13. do 19. kolovoza 1945. uključeno je u Zoni B vozila:

[20] HR HDA 1576, spis ur. br. 12754/1945, spis ur. br. 18646/1945, spis ur. br. 19110/1945.
[21] HR HDA 1576, spis (Tajno) ur. br. 158/1945.

Pruga		13. VIII.	14. VIII.	15. VIII.	16. VIII.	17. VIII.	18. VIII.	19. VIII.	Ukupno
Sežana – Postojna	redovni izvanredni	6 7	6 12	6 17	6 5	6 9	5 14	5 13	40 76
Sv. Petar – Rijeka	redovni izvanredni	10 2	10 6	10 10	10 -	10 8	8 4	8 -	66 30
Divača – Pula	redovni izvanredni	2 2	2 2	4 4	4 4	4 2	2 2	2 2	22 18
Ukupno:	redovni izvanredni	20 11	18 20	20 31	20 9	20 19	15 20	15 14	128 124
									252

Promet na pruzi Divača – Pula osposobljen je 16. kolovoza 1945, a na pruzi Kanfanar – Rovinj 17. kolovoza 1945. Pruge Trst – Sv. Andrej – Herpelje Kozina i Gorica – Ajdovščina bile su uspostavljene za promet, čekalo se samo na suglasnost od strane Engleske vojne uprave, da se na tim prugama uvede redovni dnevni putnički promet. Kao kontrolne postaje su s jugoslavenske strane predviđene postaje Herpelje-Kozina i Batuje, a s engleske strane postaje Dragi (Sv. Ilija) i Dornberg. U suglasnosti s Compartimentom FS i Engleskom vojnom upravom definitivno su određene direktne trase putničkih vlakova na pruzi Trst – Herpelje Kozina – Pula. Garniture su po tom nacrtu išle direktno iz Trsta za Pulu i obratno. Vlakovne potrepštine dostavljale su postaje Trst Sv. Andrej odnosno Gorica glavni kolodvor.

Građevinska služba: Na odsjeku Divača – Postojna na održavanju gornjega stroja radilo je 20 radnika, na zgradama 10. Na gradnji još jednoga jarma radi ojačanja provizorija pri Prestranku bilo je zaposleno 5 radnika i 20 zarobljenika. Pripravljen je sav materijal, temelj izbetoniran. Na odsjeku St. Petar i Šapijane na redovnom održavanju kolosijeka bilo je 20 radnika, na popravku zgrada 10 radnika. Na odsjeku Pula – Pazin i Rovinj na održavanju je bilo 20 radnika. Dana 15. kolovoza 1945. otvoren je most za promet preko rijeke Fojbe. Dana 16. kolovoza 1945. obavljena je pokusna vožnja na odsjeku Kanfanar – Rovinj. Pruga preko oba mosta bila je sposobna za 14 tona osovinskoga pritiska i brzinu od 25 km/sat. Na odsjeku Podbrdo – Sv. Lucija izvedeno je pokusno terećenje provizornog mosta. Most je bio sposoban za strojeve vrste 17. Na betoniranju upornika mosta u Podbrdu bilo je zaposleno 10 radnika. Sve su pruge u Zoni B bile sposobne za normalan promet.

Strojarska služba: stanje strojeva i materijala u Zoni B: strojeva u službi 11, hladan pogon 3, u popravku 2, čeka na popravak 3; ukupno 19 strojeva.

Računska služba: stanje blagajne Delegacije Lit. 82.145.90.

Elektrotehnička služba slabe struje: Dana 14. kolovoza 1945. popravljena je nadzemna telefonska linija između Podgorja i Rakitovica. Dana 16. kolovoza izvršen je popravak nadzemne telefonske linije između Drage – Herpelja – Podgorja. Dana 17. kolovoza 1945. montirana su dva telefona i to u stražarama na 62. i 64. km. Produženi su radovi oko popravka telefonsko-telegrafskog kabela između Ilirske Bistrice i Šapijana. Završeni su radovi oko popravka zaštitnih signala na stanici Jordan.

Dana 7. kolovoza javio se u službu u nadzorništvu Divača Vilibald Kustrin, 13. kolovoza urgirana je od Compartimenta FS dostava semantičkih planova stanica s bloksignalnim postrojenjima, 15. kolovoza traženo je od Uprave Ljubljana da se kod vojnih vlasti urgira oslobađanje telegrafsko-telefonske linije Divača – Herpelje koja je nužno bila potrebna željeznicama. Dana 16. kolovoza traženo je od FS da se pristupi temeljitom popravku telefonskih linija Herpelje – Pula. Za pogon motorne drezine stavljena je ekipi iz Trsta potrebna količina benzina na raspolaganje.

Elektrotehnička služba jake struje: Dana 14. kolovoza izvedena je probna vožnja na lijevom kolosijeku na pruzi Divača – St. Peter na Krasu. Ovaj kolosijek trebao je biti predan javnom prometu 21. kolovoza 1945. Dana 14. kolovoza oko 2 sata prekinuo se vozni vod na lijevom prolaznom kolosijeku na stanici St. Peter na Krasu. Kvar je bio definitivno otklonjen oko 9 sati istoga dana. Dana 14. i 15. kolovoza završena je revizija napojnih i kontaktnih vodova na pruzi Gornje Lezece – St. Peter na Krasu, St. Peter na Krasu – Prem Ilirska Bistrica i Opatija – Rijeka. Dana 15. kolovoza obavljen je popravak automatskih isklopaca prvog cilindra pretvarača struje u podstanici St. Peter na Krasu, a 18. kolovoza popravak visokonaponskog dalekovoda između Divače i Gornjeg Lezeca na kojoj je relaciji bio dalekovod u spoju sa zemljom.

Dana 13. kolovoza zatražena je od Compartimenta FS dostava semantičkih nacrta električnih uređaja od strane stanica, a 13. kolovoza dat je nalog podstanici St. Peter i Matulje da se sav stari bakar šalje radi prerade u profilne vodove elektroradionici Ljubljana. Od Compartimenta FS zatraženo je 15. kolovoza da se konačno poduzmu mjere za popravak visokonaponskih vodova koji su vodili od Sežane do vodne stanice u Herpelju, jer je ovaj vod bio često u kvaru, a za svaki popravak je trebalo čekati po nekoliko dana. Usmena žalba upućena je također firmi "SVEM". Dana 16. kolovoza naručena je od Uprave željeznica Ljubljana izrada 500 spojnica za vozne vodove. Istoga dana traženo je od Compartimenta FS da se u Lezece i Postojnu pošalje po jedan "scaricator". Dana 17. kolovoza Compartimento FS izvijestio je Delegaciju JDŽ u Trstu da se motorna drezina s napravom za čišćenje leda po navodnom naređenju Engleske vojne uprave ne može vratiti u St. Peter, već se ista trebala uputiti u Općine, jer je ova drezina služila za cijeli Compartimento FS. Na temelju ovog izvješća ponovo je upućen zahtjev Engleskoj vojnoj upravi s obrazloženjem, da je pomenuta motorna drezina potrebna

samo elektrificiranim prugama na Krasu, jer na ostalim prugama nije postojala opasnost od zaleđenja voznih vodova.[22]

Zamjenik komandanta Vojne uprave Jugoslavenske armije za Julijsku Krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje, pukovnik Većeslav Holjevac, donio je 1. rujna 1945. u Opatiji Naredbu broj 10 u kojoj je za članove Koordinacijskog odbora u Trstu postavio:[23] ing. Bogomira Volfa, Marka Rebola i Dragu Novaka. Imenovani su se trebali odmah javiti Vojnoj upravi JA radi preuzimanja dužnosti i sa sobom ponijeti potrebne dokumente. Pomoćno osoblje postavljeno je naknadno na prijedlog Koordinacijskog odbora.

Upravnik Željezničke uprave Ljubljana poslao je 10. rujna 1945. Glavnoj upravi željeznica, Željezničkoj upravi Zagreb, Inspektoratu na Rijeci, Vojnoj upravi JA u Opatiji i Koordinacijskom odboru VUJA u Trstu, obavijest u kojoj potvrđuje da je VUJA vrhovna oblast za upravljanje željeznicama u Slovenskom primorju i Istri. Izvršni organi Vojne uprave bili su:

1. Inspektorat željeznica na Rijeci, kojem je povjereno upravljanje željeznicama u Zoni B, rješavanje svih općih, prometnih, tehničkih, komercijalnih, financijskih i ekonomskih pitanja.

2. Koordinacijski odbor VUJA u Trstu, kojem je povjereno zastupanje interesa željeznica VUJA pri angloameričkim željezničkim oblastima u Trstu i poslovi koordiniranja željezničke službe između Zona A i B.

Željeznička uprava Ljubljana stavila je svoj aparat na raspolaganje za obavljanje administrativnih poslova, za koje Inspektoratu na Rijeci kao privremenoj ustanovi nije dodijeljeno dovoljno osoblja. Te poslove je Željeznička uprava Ljubljana izvršavala u opsegu koji joj je Inspektorat odstupio, u općim ili pojedinačnim primjerima, po valjanim službenim propisima Inspektorata ili Vojne uprave. U djelokrug Željezničke uprave u Ljubljani spadali su sljedeći poslovi: poslovi kontrole dohodaka na temelju računa koje je Inspektorat sakupio od postaja i uredno ih predao Upravi Ljubljana; revizije blagajni o kojima su se Inspektoratu morale dostavljati poruke; dirigiranje osoblja JDŽ po zahtjevu Inspektorata za službu u područje Inspektorata i to načelno samo za jedinice na prugama Postojna – Divača, Št. Peter na Krasu – Šapjane, Divača – Buzet, Podbrdo – Sv. Lucija Tolmin i Batuje – Ajdovščina; likvidacija i isplata redovnih dohodaka službenika Uprave Ljubljana zaposlenih na području Inspektorata. Glede isplate i likvidacije dodatnih dohodaka, odluka Vojne uprave se još čekala; obračun i dobavljanje materijala za potrebe željeznica u Zoni B po naređenju Inspektorata odnosno Koordinacijskog odbora na račun VUJA i po navodima i ovlaštenjima koje je izdala VUJA u Opatiji; tiskanje voznih karata po narudžbi Inspektorata; obrada reklamacijskih

[22] HR HDA 1576, spis ur. br. 16413/1945.

[23] HR HDA 1576, spis (Tajno) ur. br. 159/1945.

poslova (povrat vozarine, odštetni zahtjevi), koje je Inspektorat odstupio na rješavanje.

Željeznička uprava Zagreb upućivala je na zahtjev Inspektorata osoblje JDŽ za službu u područje Inspektorata i to načelno za jedinice na prugama Jurdani – Rijeka, Roč – Galežan i Kanfanar – Rovinj. Glede isplate dohodaka tom osoblju vrijedilo je isto što je rečeno i kod Željezničke uprave Ljubljana.

Inspektorat VUJA na Rijeci rješavao je u vlastitom djelokrugu po navodima Vojne uprave sljedeće poslove: nadziranje i uređenje obavljanja cjelokupne željezničke službe na području Inspektorata; vođenje evidencije cjelokupnog od FS preuzetog i cjelokupnog od JDŽ posuđenog osoblja; vođenje svih personalnih i računovodstvenih poslova za osoblje preuzeto od FS željeznica i raspoređivanje osoblja posuđenog od JDŽ po potrebama prometa na službu po svojim jedinicama; prijem novog osoblja u službu pri željeznicama VUJA i to prvenstveno domaćine iz oslobođenih krajeva i vođenje cjelokupne personalne i računovodstvene poslove za to osoblje; vođenje svih financijskih blagajničkih i računovodstvenih poslova za željeznice u Zoni B.[24]

U pogledu uvoznog odnosno izvoznog postupka s robom u prometu s okupiranim područjima Istre i Rijeke (zone A i B) izdane su 15. rujna 1945. odgovarajuće upute. Područje Istre i Rijeke, tj. ono koje se nalazilo van granica bivše Kraljevine Jugoslavije, a potpalo je pod Vojnu upravu Jugoslavenske armije, predstavljalo je za jugoslavenske željeznice carinsko inozemstvo. To područje se nazivalo zona B, a ono područje koje je bilo zaposjednuto od strane savezničke vojske, nazivalo se zona A, i također je za jugoslavenske željeznice predstavljalo carinsko inozemstvo. Zbog toga se promet s tim područjima morao i nadalje obavljati po propisima koji su vrijedili za promet s inozemstvom. Da bi se promet s Istrom i Rijekom olakšao na način koji bi omogućio najšire carinske i druge povlastice, ministar saveznog Ministarstva financija izdao je pod br. 4611-IV od 31. kolovoza 1945. Rješenje po pitanju pravilnog uređenja robnog i saobraćajnog prometa s okupiranim pograničnim područjima Istre i Rijeke (zone A i B).[25]

Dana 11. rujna 1945. predstavnici JDŽ sastavili su izvješće o svome putovanju u Trst radi pravnog uređenja prometa između zona A, B i Jugoslavije. Promet na navedenom području faktički je postojao, ali su norme jednostrano dirigirale zainteresirane željeznice svaka s gledišta svojih interesa. Ti se interesi nisu slagali, pa je tako i postupano protivno interesima JDŽ. Naime, jugoslavenska dele-

---

[24] HR HDA 1576, spis ur. br. 19110/1945. Računi za međunarodni promet putnika i prtljage između JDŽ i okupirane zone A i B, odnosno Istre i Slovenskog primorja, ispostavljani su Željezničkoj upravi Ljubljana. vidi HR HDA 1576, predmet ur. br. 38007/1945.
O razgraničenju zone B između glavne direkcije Ljubljana i Zagreb vidi HR HDA 1576, spis pov. ur. br. 208/1947.

[25] HR HDA 1576, spis ur. br. 18756/1945.

gacija je željela, da se vozarina pošiljaka iz Zone A može uputiti – u pitanju su uglavnom bile pošiljke UNRRA-e[26], dok su oni iz Zone A naprotiv željeli (i tako naredili), da se pošiljke iz Zone A za Jugoslaviju moraju frankirati do granične linije od 6. travnja 1941. (Postojna Trst, Podbrdo državna granica). Promet se nije mogao obustaviti, jer je to bio put UNRRA-inih pošiljaka, a obavezno frankiranje nametalo je financijske poteškoće, koje je valjalo riješiti čim prije. Povod za pravno uređenje prometa, koji je faktički postojao, ukazao se u otvaranju željezničke veze Sušak – Rijeka, koji je bio prilično udaljen od polaznih stanica Zone A (u prvom redu Trsta), pa se pitanje frankiranja nije moglo ostaviti otvorenim i za ovaj stari granični prijelaz.

Tako su se od 4. do 6. rujna 1945. našli za zelenim stolom predstavnici Direkcije savezničke vojničke željezničke službe (DMRS), predstavnici Željezničke direkcije u Trstu, predstavnici Radno-koordinacijske komisije u Trstu, predstavnici Inspektorata željeznica VUJA, predstavnici K.p. G.k. za Ljubljanu, predstavnik Carinskog inspektorata saveznog Ministarstva financija, Željezničke uprave Ljubljana, Željezničke uprave Zagreb, tumač za engleski jezik i zapisničar, ukupno 19 osoba, a posljednjeg dana 20 predstavnika, da urede ta važna pitanja. Postignut je sporazum, da se promet između stanica Zone A i B u svim oblicima otprema direktno na temelju reglementarnih i tarifnih propisa, koji su u tim zonama zatečeni na dan okupacije (*Condizioni e tariffe*). Postignut je sporazum, da se promet između stanica Zone A i B s jedne strane i stanica JDŽ s druge strane otpravlja u načelu direktno po reglementarnim propisima, koji su vrijedili za međunarodni promet (M.k.p. i M.k.r.) i na temelju tarifnih propisa sudjelnih željeznica s nekim odstupanjima. Na taj način (s važnošću od 1. rujna 1945), omogućeno je da se sve jugoslavenske pošiljke iz Trsta ne moraju frankirati u Trstu, već se vozarina mogla uputiti i platiti u uputnoj stanici Jugoslavije. Predstavnik JDŽ (GUŽ) u Radno-koordinacijskoj komisiji, ing. Bogomil Wolf, izvijestio je da se tada u Trstu nalazilo 17.000 tona uskladištene robe, koja je čekala otpremu za Jugoslaviju. Prema procjeni, to je bilo oko 3.000 kola. Među robom bilo je dosta šećera, brašna i slične robe, koja se morala prevoziti u zatvorenim kolima. Zbog toga je zamolio da Uprava Zagreb pošalje što više zatvorenih kola. Broj kola, koja smo dugovali Englezima bio je 403. Osim toga trebala su to biti ispravna kola, pa se tehnička kontrola kola na prelaznim stanicama u Sušaku i Rijeci morala pooštriti, jer se brašno i slično nije moglo utovariti u neispravna kola. To je vrijedilo i za druge prelazne stanice. Trebao se pospješiti istovar takvih kola, kako bi se što prije vratila u Trst. U navedenom izvješću spomenute su pruge Zone B, i to:[27]

---

[26] *United Nations Relief and Rehabilitation Administration*/Administracija Ujedinjenih naroda za pomoć i obnovu.

[27] HR HDA 1576, spis ur. br. 18447/1945. i spis ur. br. 20093/1945, u predmetu 36334/1945.

1. Sveta Lucija – Tolmin-Podbrdo
2. Batuje – Ajdovščina
3. Postojna – Divača
4. Vodnjan (kod Pule) – Divača
5. Kanfanar – Rovinj
6. Rijeka – St. Peter na Krasu.

Glavna uprava željeznica u Beogradu izdala je 2. listopada 1945. (GUŽ br. 7086/1945) Tarifsko obavještenje uređenja saobraćaja putnika, prtljaga i robe između Demokratske Federativne Jugoslavije s jedne i Istre sa Slovenačkim primorjem sa druge strane, tj. između željeznica JDŽ i željeznica zone B koja je pod upravom Jugoslavenske armije i zone A pod upravom Savezničke armije.[28] Otpravljanje putnika i prtljage obavljalo se na temelju propisa Međunarodne konvencije za prijevoz putnika i prtljage (MKP) direktno:

- od svih stanica Zone A do svih stanica Zone B i obratno
- od stanice Pula u Zoni A do stanica Zone A preko Zone B i obratno
- od stanica Zone B do stanica Zone B preko Zone A
- od stanica JDŽ pruge Ljubljana – Rakek do stanica Zone A i B i obratno
- od stanica JDŽ do stanica JDŽ preko Zone B.

Vozna cijena za razmak na prugama zona A i B računala se na temelju talijanske putničke tarife. Osiguranje uredne predaje kod prtljaga nije bilo dopušteno.

Otpravljanje robe moglo se obavljati direktno:

- od stanica Zone A do stanica Zone B i obratno
- od stanice Pula u Zoni A do stanica Zone A preko Zone B
- od stanica Zone B do stanica Zone B preko Zone A
- od svih stanica JDŽ do svih stanica Zone A i B i obratno
- od stanica JDŽ do stanica JDŽ preko Zone B.

Za promet između Jugoslavije i zona A i B ili obratno primjenjivani su propisi Međunarodne konvencije za prijevoz robe (MKR) i roba se morala predati na prijevoz s međunarodnim tovarnim listom. Za razmak u Zoni A i B računala se vozarina na temelju talijanskih tarifa. Vozarina se morala platiti unaprijed, tj. frankirati do demarkacijske linije između zona A i B, ako je pošiljka prelazila tu liniju, inače su za plaćanje prijevoznih troškova vrijedile odredbe čl. 7 MKR-a. Pouzeća i predujmovi nisu bili dopušteni. Osiguranje uredne predaje bilo je zabranjeno.

Komisija za normiranje osoblja na stanici Rijeka sastala se 29. prosinca 1945. Razgovaralo se o stvarnoj potrebi osoblja za prometnu i komercijalnu službu na stanici Rijeka, o čemu je 30. prosinca 1945. načinjen i zapisnik.

[28] HR HDA 1576, spis ur. br. 26489/1945, u predmetu ur. br. 34107/1945. Navedeno Tarifsko obavještenje objavljeno je i u Sl. list DFJ br. 76 od 5. listopada 1945, Beograd i u NN br. 47 od 18. listopada 1945, Zagreb.

Nazočni su bili: Blaž Pretnar i Srećko Razpotnik (za Željezničku upravu Ljubljana), Ivan Jauk, Ivan Žužić i Slavko Zdunić (za Željezničku upravu Zagreb), Adolf Avsec, Lovro Budihas, August Lavrenčić (za Inspektorat željeznica VUJA).

Potreba osoblja bila je sljedeća (ukupno 234 osobe):

- za stanično vodstvo i administraciju: 1 šef stanice, 1 pomoćnik šefa stanice, 1 personalni referent, 1 školski i rasporedni činovnik, 3 administrativna činovnika (od toga jedan knjigovođa), 2 administrativna službenika i 1 ekonom
- za prometnu službu: 1 prometni vođa (nadzorni prostorni činovnik), 3 otpravnika vlakova, 3 telegrafista i 3 telefonista
- za manevarsku službu: 3 šefa manevra, 7 rukovaoca manevra, 21 manevrista, 2 izvađača lokomotiva, 3 nadzornika skretnica, 9 skretničara
- za kolsku službu: 1 kolski činovnik, 1 kolski službenik i 6 popisivača kola
- za vratarsku službu: 2 vratara
- za službu osvjetljavanja: 2 lampista
- za raznu službu: 3 čuvara odmorišta, 3 kancelarijska služitelja, 2 stanične čistilice (od toga jedna za konačište, a druga za stanicu), 1 čistilac skretnica
- za komercijalnu službu: 3 putnička i prtljažna blagajnika, 1 stanični blagajnik, 1 šef magazina, 1 magazinski činovnik (pomoćnik šefa magazina i školski za mag. osoblje), 1 potražni činovnik, 15 magazinera, 2 magazinska službenika, 3 robna blagajnika (jedan predaje, a dva prispjeća), 2 kalkulanta, 1 kartant, 2 računovođe (jedan prispjeća, a jedan predaje), 3 avizera, 3 tranzitera, 2 prtljažara, 2 garderobjera, 27 noćnih čuvara, 3 ceduljičara, 18 magazinskih radnika i 2 mjerača
- za vlakopratnu službu: 6 vlakovođa, 4 konduktera, 2 manipulanta i 32 kočničara
- za rezervu: 1 otpravnik vlakova, 1 telegrafist (telefonist), 1 rukovalac manevra, 2 manevrista, 1 skretničar, 1 popisivač kola, 1 vlakovođa, 2 kočničara i 1 magaziner.

Za carinsku službu nije bilo predviđeno normiranje, jer za to nije bilo potrebe. Tadašnji Računsko-tranzitni ured preuzeo je u slučaju potrebe poslove carinske službe. Eventualni manjak osoblja koji je bio utvrđen ovim normiranjem, trebala je popuniti Željeznička uprava Zagreb. S obzirom da se služba od 1. veljače 1946. trebala obavljati po propisima JDŽ bilo je potrebno, da se nedostajuće osoblje pravovremeno uputi na rad na stanicu Rijeka imajući u vidu, da FS osoblje nije imalo propisne JDŽ ispite i nije dovoljno vladalo našim jezikom. [29]

Načelnik Transportnog odjeljenja Željezničke uprave Zagreb Vigato uputio je u siječnju 1946. svim stanicama, prometnim i transportnim kontrolorima, In-

[29] HR HDA 1576, spis ur. br. 36334/1946.

spektoratu VUJA Rijeka, "Putniku" Zagreb i Vojnoj delegaciji pri Upravi Zagreb novi Popis stanica Zone B (područje VUJA). Stanice (42) u Zoni B bile su:[30] Batuje (Batuglia), Borut (Borutto), Cerovlje (Cerrato Istriano), Čabrunuči/Zabroniči (Zabroni-Boveria), Dobravlje (Dobraule di S. Croce), Galežane (Gallesano), Grahovo (Gracova-Serravalle), Gornje Ležeče (Lesecce Aureniano), Heki (Checci), Herpelje-Kozina (Erpelle-Cosina), Hudajužna (Oblocca-Jusina), Hum (Colmo), Jurdani (Giordani), Kamnje (Camigna), Kanfanar (Canfanare), Prem (Primano), Košana tovarište (Cossana), Košana stajalište (Cosana), Lupoglav (Lupogliano), Pazin (Pisino), Novaki (Novacci), Podbrdo (Piedicolle), Podgorje (Piedimonte del Taiano), Podmelec (Piedimelze), Prestranek (Prestrane Mategna), Prešnica (Presenza del Taiano), Rakitovič (Aquaviva-Valmorosa), Roč (Rozzo), Rodik (Roditti), Roško Polje (Piano di Rozzo), Rovinj (Rovigno d´Istria), Rovinjsko selo (Villa di Rovigno), Smoljani (Smogliani di Carmedo), Sosići (Sossi), Sv. Križ cesta (S. Crocce Aidussi), Sv. Petar u šumi (S. Pietro in Selve), Sv. Vincenat (Sanvincenti), Šapjane (Sappiane), Št. Peter na Krasu (S. Pietro del Carso), Vodnjan (Dignano), Zazid (Sassetto), Žminj (Gimino).

Pri Željezničkoj upravi Ljubljana organizirana je 17. siječnja 1946. konferencija zbog uvođenja JDŽ režima u zoni B, o čemu je sastavljen i zapisnik. Na konferenciji su sudjelovali poručnik Stevo Lončar za Prometni odsjek VUJA, Alojzij Kavšek, predsjednik Koordinacijskog odbora u Trstu, Viktor Mramor, šef Inspektorata željeznica VUJA u Rijeci, Adolf Avsec, šef Prometnog odsjeka Inspektorata željeznica VUJA, August Lavrenčić, šef Transportnog odsjeka Inspektorata željeznica VUJA, Lovro Budihna, referent za post. i voznu službu Inspektorata željeznica VUJA, Janez Potisek, prometni kontrolor Št. Peter na Krasu Inspektorata željeznica VUJA, Valter Šušteržič, šef KOMS-a i predstavnici Željezničke uprave Ljubljana.

Na dnevnom redu bilo je dotadašnje izvršenje uvjeta za uvođenje JDŽ režima u Zoni B s 1. veljače 1946, dogovorenih 7. prosinca 1945. u sklopu konferencije u Rijeci. Za Građevinsku službu cjelokupno osoblje bilo je na raspolaganju i spremno. Tehničkih zapreka za uvođenje JDŽ režima nije bilo. Što se telefonske i brzojavne veze tiče, postojala je potreba direktnog i čuvarskog telefonskog i brzojavnog voda na pruzi Divača – Pula i posebne telefonske veze za Prometnu i Strojarsku službu na pruzi Postojna – Divača. Konstatirano je da će do 1. veljače 1946. telefonska linija biti gotova. U vezi s telefonskom i brzojavnom službom nije bilo poteškoća. U Podbrdu se nalazilo 6 brzojavnih aparata na raspolaganju. Viktor Mramor izjavio je da je isplata dnevnica (2.500 lira za samce) bila u tijeku. Uskoro je VUJA trebala zamijeniti dinare u lire i socijalna strana za sve službenike bila je osigurana. Dnevnice za oženjene s odvojenim gospodar-

[30] HR HDA 1576, spis ur. br. 4680/1946.

stvom VUJA je plaćala 5.000 lira. Službeni vozni red trebao se napraviti u Željezničkoj upravi Ljubljana.

Naglašeno je da su saveznici smatrali cjelokupni vozni park Europe zajedničkim vlasništvom saveznika u cjelini i u skladu s tim stavom trebao je 3. ožujka 1946. biti izvršen popis svih vlakova. Željeznička uprava Ljubljana nije mogla ništa napraviti po tom pitanju. Na konferenciji je bilo i prijedloga da se Inspektorat VUJA prenese iz Rijeke u Št. Peter na Krasu, kao centar Zone B, za što su se zauzimali i zastupnici željeznica u Beogradu. Dogovoreno je da termin za prijelaz na JDŽ režim bude u noći od 9. na 10. veljače 1946.[31]

Dana 1. veljače 1946. na prugama u Zoni B u komercijalnoj službi uveden je JDŽ sustav. Na stanici Rijeka postojala su tada otpravništva za otpravljanje putnika, prtljage i ekspresnih pošiljaka (blagajna JDŽ za pravac Sušak i blagajna VUJA za pravac Št. Peter na Krasu) i za otpravljanje i prispjeće komadnih i kolskih pošiljaka (blagajna Rijeka JDŽ za pravac Sušak, blagajna Rijeka "Centrale" za pravac Št. Peter na Krasu i blagajna Rijeka "Rione industriale" za pravac Št. Peter na Krasu za pošiljke s kojima se manipuliralo u industrijskoj četvrti). [32]

Putnička blagajna JDŽ u Rijeci prestala je s radom 1. svibnja 1946. i pretvorena je u "B" putničku blagajnu, tako da su na stanici obavljale otpremu putnika u oba pravca blagajne "A" i "B". Obje blagajne bile su otvorene dnevno kod svih vlakova.[33]

O kadrovskim "prepucavanjima" između Željezničkog inspektorata VUJA i Željezničke uprave Zagreb govori primjer naveden u spisu od 28. svibnja 1946. Inspektor Željezničkog inspektorata VUJA, Viktor Mramor izvijestio je 25. svibnja 1946. zagrebačku Željezničku upravu da je Rješenjem ovog Inspektorata od 25. travnja 1946. ing. Ratibor Vranjican, postavljen za v.d. šefa Elektro sekcije u Rijeci.

Načelnik Personalnog odjeljenja Željezničke uprave Zagreb odgovorio je 19. lipnja 1946. zagrebačkoj Željezničkoj upravi da ing. Ratibor Vranjican ne može biti postavljen za šefa Elektro sekcije, jer je umjesto njega za šefa upućen u Inspektorat ing. Tomislav Ružić za kojega je i stavljen prijedlog Ministarstvu saobraćaja za postavljenje. Ing. Ratibor Vranjican trebao je biti premješten iz Rijeke.[34]

Inspektorat za željeznice poslao je 25. lipnja 1946. dopis zagrebačkoj Željezničkoj upravi u kojem se navodi da je 25. travnja 1946. Ratibor Vranjican propisno postavljen za v.d. šefa Elektro sekcije na Rijeci od strane Inspektorata i da je

---

[31] HR HDA 1576, spis ur. br. 6286/1946.

[32] HR HDA 1576, spis ur. br. 18838/1946, u predmetu ur. br. 36334/1946.

[33] HR HDA 1576, spis ur. br. 36334/1946.

[34] HR HDA 1576, spis ur.br. 36787/1946.

tu dužnost obavljao do 24. lipnja 1946. kada je predao dužnost novopostavljenom ing. Tomislavu Ružiću. Inspektorat je smatrao da ing. Vranjicanu za to vrijeme pripadaju prinadležnosti grupe V-2 u smislu odluke o privremenom raspoređivanju zvanja. No, zagrebačka Željeznička uprava odgovorila je u srpnju 1946. da ing. Vranjicana ne mogu platiti kao šefa Elektro sekcije, jer isti nije bio postavljen na tu dužnost od Ministarstva saobraćaja, koje je jedino bilo nadležno da donosi rješenja o raspoređivanju.[35]

Ministar saobraćaja Todor Vujasinović donio je 3. kolovoza 1946. Rješenje kojim je postavio Dragutina Novaka, koji je bio na radu kod Željezničkog koordinacionog odbora u Trstu – Inspektorata za željeznice VUJA – Rijeka, u privremenom svojstvu za člana spomenutog Koordinacionog odbora.[36]

Ministarstvo saobraćaja naredilo je 19. listopada 1946. da se odmah ukinu u pogledu vršenja kolske službe prelazne stanice Postojna, Rakek i Rijeka. Stanice Postojna i Rijeka nisu više dostavljale prijelazne izvještaje kol. 6, 7, 8, 9 i 10. Isto tako nisu više vodile posebne knjige kol. 1-a i kol. 5 za kola, koja su prelazila u Zonu B ili iz Zone B. Za kola koja su prelazila u Zonu A i iz Zone A, organizirao je željeznički inspektorat VUJA prijelaznu kolsku službu na stanici Divača, čim se otvorio promet i na stanici Herpelje-Kozina.[37]

Upravnik Željezničke uprave Zagreb odlučio je 16. prosinca 1946. da se Viktor Mramor iz Inspektorata VUJA Rijeka premjesti u Željezničku upravu Zagreb za načelnika Transportnog odjeljenja. On se na dužnosti inspektora Inspektorata VUJA nalazio od 19. studenoga 1945. Na njegovo mjesto (inspektor Inspektorata VUJA) postavljen je ing. Šime Domančić, dotadašnji šef Mašinske službe Inspektorata za željeznice VUJA. On se na toj dužnosti nalazio od 9. lipnja 1945.[38]

Načelnik Planskog odelenja Ministarstva saobraćaja ing. Slavko Suvajdžić obavijestio je 14. veljače 1947. Planski odsjek Željezničke uprave Zagreb da navedena Uprava treba odmah preuzeti od VUJA-e: Stanicu Rijeka, Ložionicu Rijeka i Nadzorništvo pruge s odgovarajućim inventarom i osobljem, koje je pripalo Sekciji na Sušaku.

Komercijalni direktor Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb[39] izvijestio je 18. ožujka 1947. Rajonsku stanicu Rijeka, Sekciju zop Sušak, ložio-

[35] HR HDA 1576, spis ur. br. 43259/1946.

[36] HR HDA 1576, spis ur. br. 61121/1946.

[37] HR HDA 1576, spis ur. br. 74761/1946.

[38] HR HDA 1576, spis (Tajno) ur. br. 694/1946.

[39] Ministar saobraćaja FNRJ Todor Vujasinović donio je 15. veljače 1947. Rješenje o unutrašnjem uređenju Ministarstva saobraćaja i njegovih ustanova i preduzeća. Temeljem navedenog Rješenja, Željeznička uprava Zagreb mijenja svoj naziv u Glavna direkcija eksploatacije željeznica Zagreb. Vidi *Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ*, godina II, br. 4 od 1. ožujka 1947, Beograd.

nice Sušak i Srpske Moravice, Sekciju za vezu i sigurnosna postrojenja Zagreb, da se Inspektorat za željeznice VUJA u Rijeci nalazi u rasformiravanju i da njegova funkcija traje samo do konca ožujka 1947. Spomenutim jedinicama priopćeno je da je zagrebačka Glavna direkcija već preuzela željezničke jedinice u Rijeci, a pruge zone A i B van Rijeke pripale su pod upravu Glavne direkcije za eksploataciju željeznica Ljubljana.

Petnaest dana ranije, točnije 3. ožujka 1947, šef Ekonomsko blagajničkog odsjeka Inspektorata za željeznice VUJA, Pantelić, zamolio je Odsjek za računovodstvo Željezničke uprave Zagreb da se prinadležnosti JDŽ osoblja koje se nalazilo na radu u zonama A i B nakon 31. ožujka 1947. više ne isplaćuju na teret tekućeg računa VUJA kod zagrebačke Uprave, već na teret te Uprave, jer bi do toga dana uprave preuzele sve svoje osoblje. Željeznička uprava Ljubljana izvršila je isplatu osoblja u bivšoj Zoni B za mjesec ožujak onako, kako je to utanačeno u Zapisniku održane sjednice 26. veljače 1947. u navedenoj Upravi.[40]

Dana 12. ožujka 1947. u prostorijama Elektro odsjeka Inspektorata za željeznice VUJA u Rijeci održan je sastanak između predstavnika navedenog Elektro odsjeka i Službe veze i s.s. postrojenja Glavne direkcije za eksploataciju željeznica u Zagrebu. Na sastanku je bilo govora o određivanju granica održavanja telegrafsko-telefonskih i signalno sigurnosnih (t.t. i s.s.) postrojenja pruge Rijeka – Sv. Petar, između zagrebačke i ljubljanske Glavne direkcije eksploatacije željeznica, kao i o razmjernoj podjeli inventara i materijala t.t. i s.s. službe što se nalazi u stovarištu Elektro sekcije Rijeka i Radionice I. Elektro nadzorničkog odsjeka u Rijeci. Na sastanku je ustanovljena granica održavanja t.t. i s.s. postrojenja pruge Rijeka – Sv. Petar u km cca 53.230, tj. kod samog predsignala stanice Rijeka na navedenoj pruzi. Od ukupnog broja radnika na poslovima na t.t. i s.s. službe I. Elektro nadzorničkog odsjeka u Rijeci, koji je brojio 9 radnika, Služba veze i s.s. postrojenja zagrebačke Glavne direkcije preuzela je 7 radnika.

Na sastanku od 31. ožujka 1947. na kojem su bili prisutni isti predstavnici, zaključeno je da s danom 1. travnja 1947. Sekcija za veze i signalno-sigurnosna postrojenja Zagreb preuzima od Elektro sekcije Rijeka održavanje i obnovu svih t.t. i s.s. postrojenja i uređaja što se nalaze na stanici Rijeka i pruzi Sv. Petar – Rijeka do km 53.230, tj. do granice Glavne direkcije eksploatacije željeznica Ljubljana. Sav materijal i radna snaga utrošeni na održavanje gornjih uređaja do zaključno 31. ožujka 1947. obračunao je i isplatio Inspektorat za željeznice VUJA na

[40] HR HDA 1576, spis ur. br. 8876/1947. Rasformiranje Inspektorata VUJA spominje se i u istoimenom dopisu Generalne direkcije željeznica Beograd koji je upućen 18. travnja 1947. Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica u Zagrebu, a primljen 22. travnja 1947. Na žalost, spis nije sačuvan. Podaci o njemu uzeti su iz urudžbenog zapisnika Generalne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb iz 1947, v. HR HDA 1576, spis ur. br. 11601/1947. (Rasformiranje Inspektorata VUJA).

svoj teret, a dalje od zaključno 1. travnja 1947. svi ovi izdaci išli su na teret Sekcije za veze i s.s. postrojenja Zagreb.[41]

Glavna direkcija željeznica u Beogradu obavijestila je 22. ožujka 1947. zagrebačku Glavnu direkciju da u vezi s potpisivanjem mirovnog ugovora s Italijom uprava Zone B i dijelovi Zone A prelazi u civilne ruke. Vojna uprava kao i njoj dodijeljeni Inspektorat za željeznice trebao se raspustiti, a uprava pruga prijeći u Glavnu direkciju eksploatacije željeznica Ljubljana odnosno Zagreb. Uključenjem tih pokrajina u jugoslavensko privredno područje bilo je potrebno uvesti na cijelom tom području jugoslavenske putničke i robne tarife.[42]

Na temelju Rješenja ministra saobraćaja FNRJ M.S. br. 13333/1947. od 19. lipnja 1947. i Pov. M.S. br. 324/1947. od 20. prosinca 1947, stavljena su na raspolaganje Generalnoj direkciji željeznica novčana sredstva po b.p. 142/27 državnog budžeta za 1947. godinu, za investicijske radove na Rijeci i u zoni A i B, u ukupnom iznosu od 90.000.000.- dinara. Na osnovi navedenog, a u vezi sa zahtjevom glavnih direkcija eksploatacije željeznica Zagreb i Ljubljana, generalni direktor željeznica ing. Dušan Dragičević naredio je 22. prosinca 1947. da se iz ostatka od kredita u iznosu od 45.510.200.- dinara stavi na raspolaganje 14.000.000.- dinara Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica Zagreb za investicijske radove za Rijeku u toku mjeseca prosinca 1947.[43]

Načelnik Saobraćajno-transportne službe zagrebačke Glavne direkcije obavijestio je 26. rujna 1947. sve službene jedinice da su bivša zona B i neki dijelovi zone A uključeni u carinsko područje FNRJ, tako da se carinska linija prema Italiji i Slobodnom teritoriju Trsta poklapala s državnom granicom. Carinarnice Rakek i Bistrica Bohinjsko Jezero su ukinute, a otvorene su carinarnice Sežana na željezničkoj stanici Sežana, Gorica na željezničkoj stanici Gorica Sveta Gora i carinski odjeljak Herpelje Kozina na željezničkoj stanici Herpelje Kozina. Željezničko carinsko otpravništvo postojalo je samo u stanici Sežana. [44]

S obzirom da pojedine ustanove još uvijek nisu znale kome se treba obratiti kao službenom predstavniku Jugoslavije u Trstu, Predsjedništvo Vlade FNRJ obavijestilo je 22. ožujka 1948. Generalnu direkciju željeznica u Beogradu da se u Trstu nalazi službeno predstavništvo FNRJ "Privredna delegacija FNRJ", nastanjena u Via Valdirivo 31/III, na koju je trebalo dostavljati poštu, a slati je preko Otsjeka unutrašnjih poslova u Sežani.[45]

[41] HR HDA 1576, spis ur. br. 10069/1947.
[42] HR HDA 1576, spis ur. br. 9791/1947.
[43] HR HDA 1576, spis pov. ur. br. 872/1947.
[44] HR HDA 1576, spis ur. br. 21710/1947.
[45] HR HDA 1576, spis pov. ur. br. 526/1948.

Istekom 30. travnja 1948. prestao je s radom Željeznički koordinacijski odbor u Trstu. Zastupanje interesa Jugoslavenskih državnih željeznica kod angloameričke Vojne uprave STT preuzeo je s važnošću od 1. svibnja 1948. delegat JDŽ, Trst. Svu poštu, određenu za navedeno zastupništvo u Trstu trebalo je adresirati na adresu: Delegat JDŽ – Trst, Piazza Vittorio Veneto 3/I.[46]

Načelnik Personalnog odjeljenja Direkcije željeznica Zagreb M. Kovačević obavijestio je 16. veljače 1950. sve samostalne jedinice da je od Delegata JDŽ kod Direkcije željeznica u Trstu, Piazza Vit. Veneto 3/I, primljena važna obavijest:[47]

"Imenovani se je putem tamošnje Direkcije žel. u Trstu sporazumio sa FS upravom, da su iste voljne našim službenicima, koji su kod priključenja ostali na našem teritoriju, odnosno su kasnije došli na naš teritorij platiti zaostatak kod mjesečnih plaća, a da službenici, koji su dugovali FS želj. vrate sumu koju su dugovali, a koji iznos će se odbiti od ukupne sume plate naših službenika.

Da bi se prednje moglo izvršiti, jedinice će dostaviti spiskove službenika koji dolaze u obzir sa sledećim rubrikama:

1. Prezime, očevo ime i ime/na slovenskom i kao što su ih imali pod Italijom/
2. Zvanje pod FS upravom
3. Dužnost i jedinica poslednjeg zaposlenja kod FS uprave
4. Sadašnja jedinica i dužnost koju vrši.

Rok dostave je 20. II. o.g. Jedinice moraju dostaviti i negativne izvještaje."

S obzirom da zagrebačka Direkcija nije imala službenike koji bi došli u obzir za gore navedeno, načelnik Personalnog odjeljenja Direkcije željeznica Zagreb M. Kovačević dostavio je Delegatu JDŽ u Trstu negativan izvještaj.

U izvršenju Ugovora o miru s Italijom, dana 23. prosinca 1950. zaključen je Sporazum između FNRJ i Republike Italije o podjeli arhive i dokumenata administrativne naravi ili historijskog značaja, koja su se odnosila na područje ustupljeno u smislu Ugovora o miru. U svrhu izvršenja ovog Sporazuma ustanovljena je jedna mješovita komisija sastavljena od po tri člana za svaku stranu, koji su mogli sebi priključiti stručnjake svaki put kada su to smatrali potrebnim. Mješovita komisija imala je sjedište u Gorici. Temeljem navedenog, Međunarodno-transportno odjeljenje Ministarstva željeznica FNRJ 16. siječnja 1951. uputilo je dopis Upravi za personalnu službu Ministarstva željeznica u Beogradu i direkci-

[46] HR HDA 1576, spis ur. br. 11795/1948, u predmetu ur. br. 13477/1948, Tarifsko-transportna obavijest Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb broj 38 od 7. lipnja 1948.

[47] HR HDA 1576, spis ur. br. 2305/1950. O reguliranju radnog staža optanata bivših službenika-radnika FS željeznica vidi izvješća Željezničke stanice Rijeka, Ložionice Rijeka i Sekcije z.o.p. Rijeka iz srpnja 1952, HR HDA 1576, spis pov. ur. br. 155/1952.

jama željeznica u Šentpetru na Krasu, Zagrebu i Ljubljani u kojem traži da ukoliko ima dokumenata koji se odnose na teritorije ustupljene FNRJ, a koji još nisu traženi ili su traženi, ali nisu primljeni, trebaju podnijeti svoje zahtjeve ovom Odjeljenju. Predmet je trebalo raspraviti kao vrlo hitan, da bi se konkretni zahtjevi mogli blagovremeno podnijeti mješovitoj komisiji preko Ministarstva inostranih poslova FNRJ. Uvidom u predmetnu dokumentaciju vidljivo je da zagrebačka Direkcija nije imala nikakva potraživanja.[48]

Slovensko stanovništvo u Trstu vodilo je ogorčenu borbu za pravo upotrebe materinjeg jezika i vrlo teško mu je padalo što su se neke jugoslavenske ustanove, poduzeća i slično, dopisivale s Trstom na talijanskom jeziku. Zato je u cirkularima navedeno da treba upotrebljavati "naš jezik" u korespondenciji, a izuzetno francuski ili engleski. Pored navedenih cirkulara, neke jugoslavenske ustanove, poduzeća i slično i dalje su se dopisivale s Trstom na talijanskom jeziku, a jedna ustanova pisala je na talijanskom jeziku – "Trieste Italija". Stoga je Opće odjeljenje Glavne direkcije Jugoslavenskih željeznica ponovo zamolilo da se skrene pažnja svim ustanovama, da se u korespondenciji sa Slobodnim teritorijem Trsta koristi prvenstveno jedan od jugoslavenskih jezika, izuzetno francuski i engleski jezik i da se na pismima stavlja: "Slobodni teritorij Trsta", a ne Italija.[49]

Željeznice Slobodnog teritorija Trsta

Prema podacima Vojne uprave Jugoslavenske armije STT iz kolovoza 1947, Slobodnom teritoriju Trsta pripadale su sljedeće željezničke pruge: Devin – triangel Bivio (oko 4 km), Sežana – triangel Bivio (oko 15 km), triangel Bivio – Trst Centr. (oko 14 km), Repentabar – Trst Sv. Andrej (oko 20 km), Herpelje Kozina – Trst Sv. Andrej (oko 15 km), Trst Centr. – Trst Sv. Andrej (oko 2 km).

Pored toga nalazilo se na području STT oko 50 km pristanišnih i industrijskih kolosijeka, koji nisu služili javnom prometu, pa stoga nisu dolazili u obzir pri ocjeni voznih pruga.

Gore navedene pruge služile su javnom prometu povezujući Trst sa zaleđem. Pri tome služila je pruga Devin – triangel Bivio isključivo za vezu s Italijom i preko Trbiža s daljim zaleđem. Pruga triangel Bivio – Trst Centr. i Trst Centr. – Trst Sv. Andrej služila je zajedno prometu s Jugoslavijom i daljim zaleđem. Po području posluživanja pojedinih pravaca otpadalo je na jugoslavensko 50 km, talijansko 4 km i zajedničko jugoslavensko-talijansko 16 km.

Kapacitet pruga (propusna moć) bio je sljedeći:

1. Sežana – Bivio triangel   120 vlakova dnevno

[48] HR HDA 1576, spis ur. br. 828/1951.

[49] HR HDA 1576, spis pov. ur. br. 67/1953.

2. (Trbiž) Devin – Bivio triangel	70 vlakova dnevno
3. Bivio triangel – Trst Centr.	150 vlakova dnevno
4. Repentabor – Trst Sv. Andrej	25 vlakova dnevno
5. Herpelje Kozina – Trst Sv. Andrej	15 vlakova dnevno
6. Trst Centr. – Trst Sv. Andrej	16 vlakova dnevno

Za opskrbu Trsta širim međunarodnim prometom dolazile su u obzir prve četiri pruge s cjelokupnim kapacitetom (propusna moć) 175 vlakova dnevno odnosno 87.500 tona ili oko 32.000.000 tona godišnje, ne računajući pri tome zasebno putnički promet. Kapacitet pruga bio je daleko veći od maksimalno moguće tonaže, koja je mogla u najpovoljnijem slučaju dostići oko 1.800.000 tona godišnje, što znači da je mogla svaka od navedenih prilaznih pruga sama savladati cjelokupan promet Trsta. Ova je konstatacija bila od odlučne važnosti za jugoslavensku prometnu i tarifnu politiku prema Trstu kao cjelini i prema Italiji (pruga Trbiž – Devin – Trst) posebno. Tršćanske pruge, računajući vozne i manipulativne kolosijeke, postrojenja i zgrade predstavljale su vrijednost od preko 400.000.000 dinara.

Financijski položaj Tršćanskih željeznica kao jedne zasebne, samostalne jedinice, bio je vrlo nepovoljan i bez izgleda da bi se ikada mogao osjetno poboljšati. Razlog tome trebalo je tražiti u sljedećem:

a) eksploatacijska dužina pruga bila je nesrazmjerno opterećena dužinom manipulativnih, obalskih i industrijskih kolosjeka, velikim staničnim postrojenjima i zgradama

b) nemogućnost iskorištavanja pruga do njihovog kapaciteta

c) izdržavanje velikog upravnog aparata

d) nemogućnost vođenja tarifne politike sa stajališta pokrića eksploatacijskih troškova s obzirom na nedovoljan obim prometa i konkurenciju drugih pristaništa (Rijeka, Venecija, Genova i sva sjeverna pristaništa)

e) potreba velikih investicija u kolski i lokomotivski park.

Prema mišljenju Vojne uprave JA STT, Tršćanske željeznice trebale su nabaviti u svrhu najnužnijeg osiguranja prometa oko 7.000 teretnih vagona, izvjestan broj putničkih kola i lokomotiva odnosno lokomotora, što je predstavljalo investiciju od oko 1.500.000.000 dinara. Pretpostavka je, da je tadašnji deficit Tršćanskih željeznica iznosio oko 400.000.000 lira. U slučaju, da su te željeznice ostale pod samostalnom upravom STT i da se provela sustavna štednja i racionalizacija, taj se deficit mogao smanjiti, ali bi u najpovoljnijem slučaju iznosio oko 60.000.000 dinara. U tehničkom pogledu tršćanske su pruge bile na visokoj razini

s obzirom na stabilna postrojenja, dok su u pogledu voznih sredstava bile tako siromašne da nisu mogle udovoljiti nekom jačem prometu.

Na temelju čl. 31 Statuta STT-a i u skladu s izjavama jugoslavenskog delegata dr. Bartoša u financijskoj komisiji Savjeta ministara, Vojna uprava Jugoslavenske armije STT predložila je kao osnovu za pregovore o uređenju željeznica u STT sljedeće:

1. Da se pruge koje vezuju Trst samo s Jugoslavijom predaju Jugoslaviji u isključivu eksploataciju.

2. Da se pruge koje vezuju Trst samo s Italijom predaju Italiji u isključivu eksploataciju.

3. Da se pruge koje vezuju Trst i s Jugoslavijom i s Italijom ili služe zajedničkom prometu predaju u zajedničku eksploataciju Jugoslaviji i Italiji pod rukovodstvom STT-a s time da snose troškove eksploatacije i održavanja Jugoslavija i Italija zajedno po ključu koji će se sporazumno utvrditi.

4. Da se Jugoslavija i Italija obavežu da će održavati željezničke pruge i postrojenja u ispravnom stanju.

5. Da novogradnje i investicije za modernizaciju prometa budu predmet posebnih konkretnih sporazuma sa STT-om.

6. Da se Jugoslavija odnosno Italija obvežu, da održavaju onoliki broj vlakova u prometu, koji bi zadovoljio sve potrebe privrede i gazdinstva STT-a.

7. Da Jugoslavija i Italija osiguraju tršćanskim stanicama vagone potrebne za prijevoz robe u srazmjeru prijevoza po pravcu.

8. Da se Jugoslavija i Italija pojedinačno, a za zajedničke pruge zajedno obvežu isplatiti STT-u odštetu za korištenje pruga u iznosu od 1 do 1000 zlatnih franaka za svaki kilometar pruge.

9. Da se Jugoslavija i Italija obvežu da uključe tršćanske stanice svaka za svoje i zajedničko područje eksploatacije, u svoj tarifni sustav i time omoguće najpovoljnije prijevozne i tarifne uvjete.

10. Da se Jugoslavija i Italija obvežu da zaposle u izvršnoj službi željeznica STT-a državljane tog teritorija.

11. Da se radi zajedničkog upravljanja pruga i postrojenja koja služe Jugoslaviji i Italiji, kao i radi koordinacije prometne i tarifne politike, osnuje u Trstu pod rukovodstvom organa STT-a zajednički odbor, čiju nadležnost i djelokrug bi odredile sve tri strane sporazumno.

Prema mišljenju Vojne uprave JA STT, prihvaćanje ovih prijedloga značilo bi za STT:

a) osiguranje prometa putničkog i robnog, lokalnog i međunarodnog, u razmjeru koje su privreda i gazdinstvo iziskivali

b) osiguranje Tršćanskih željeznica kolskim i vučnim parkom i time oslobođenje od investicija

c) najpovoljniju tarifnu situaciju kako za lokalni tako i za međunarodni promet Trsta

d) oslobođenje STT-a od kroničnog deficita Tršćanskih željeznica

e) jamstvo dovoljnog utjecaja na upravnu, personalnu, prometnu i komercijalnu politiku kako Jugoslavije tako i Italije u odnosu na Tršćanske željeznice.

Što se tiče jugoslavenskih željeznica, prema mišljenju Vojne uprave JA STT, u slučaju prihvaćanja prijedlogâ, bilo je izvjesno da će snositi dio deficita Tršćanskih željeznica koji se trebao uslijed uključivanja tih željeznica u jugoslavensku upravnu i eksploatacijsku mrežu smanjiti za oko 80%. Imajući, međutim, u vidu više interese, to pitanje deficita nije moglo odlučivati o jugoslavenskom stavu.

U prednjih 11 točaka obuhvaćene su samo osnovne i opće linije jugoslavenskog prijedloga zato što je podrobnije razrađivanje bilo stvar sporazumnih odluka željezničkih stručnjaka svih zainteresiranih strana. No, one su obuhvaćale sve osnove potrebne za donošenje načelnih odluka.[50]

U dokumentima Vojne uprave Jugoslavenske armije Slobodnog teritorija Trsta prikazan je i ustroj Direkcije željeznica Tršćanske države i to:[51]

1. Direktor

2. Tajnik

3. Personalni odjeljak (šef, referent za opće i pojedine personalne poslove i kadrove, referent za pravne i administrativne poslove, referent za socijalnu skrb i sanitetske poslove, referent za računsko-financijske poslove i mirovine, referent za statistiku), opća, komercijalna i prometno-tehnička služba, 6 službenika i 6 pomoćnog osoblja (strojopis, službenici).

4. Prometni odjeljak (šef, 2 službenika za administraciju – arhiv, personalni, računski poslovi), referent za aktivnu kontrolu prometa i vučne službe i za postajno vozno osoblje, referent za pregled putnih listova, za istragu nezgoda i za vozni red, 4 službenika, 4 pomoćnog osoblja (strojopis, službenici).

---

[50] HR HDA 498. Vojna uprava Jugoslavenske armije Slobodnog teritorija Trsta – Koper (1947-1951), svežanj: PROMET, Angloamerička zona STT, Željezničke pruge STT, Stanje na dan 5. kolovoza 1947, kut. br. 2.

[51] HR HDA 498, svežanj: PROMET, 17, Direkcija železnic Tržaške države, kut. br. 2. Dokument je napisan na slovenskom jeziku.

5. Građevinski odjeljak (šef, 2 službenika za administraciju – arhiv, personalni, predračunski poslovi i statistika), referent za donji i gornji stroj, za mostove i druge nosive konstrukcije i za postajne naprave, referent za zgrade, evidenciju stanovanja, za nadziranje pruga i za konstruktivne poslove, referent za telegrafsko-telefonske i zvonovne uređaje i za signalne i sigurnosne naprave, 5 službenika, 6 pomoćnog osoblja (strojopis, službenici).

6. Strojarski odjeljak (šef, 2 službenika za administraciju – arhiv, personalno, predračunski poslovi i statistika), referent za električnu i parnu lokomotivsku službu i za ekonomiju vučne službe, referent za ložioničke radionice, tehničke naprave i za nadzor nad vlakovima, referent za ekonomiju vozne službe, za inventar voznog parka, referent za rad radionica, za radioničke naprave, za tehničku kontrolu i ekonomiju rada, referent za elektrotehničku službu, 5 službenika i 6 pomoćnog osoblja (strojopis, službenici).

7. Transportni odjeljak (šef, 2 službenika za administraciju – arhiv, personalno-predračunski poslovi i statistika), referent za izradu plana prevoženja i za razdiobu-distribuciju vlakova, referent za disponentsku službu, za kontrolu izvedbe i za realizaciju plana prevoženja i za administrativno tehničku službu, referent za prijevoz robe, referent za prijevoz putnika, prtljage i ekspresne robe, referent za tarifsku službu, referent za kontrolu transportnih dohodaka, referent za pregled blagajni, 8 službenika, 6 pomoćnog osoblja (strojopis, službenici).

8. Odsjek za opskrbu (nabavu) (šef, referent za nabavu i ispitivanje materijala, referent za računsko kontrolnu službu, 2 službenika za administraciju – arhiv, personalno-predračunski poslovi i statistika), 3 službenika i 2 pomoćnog osoblja (strojopis, službenici).

9. Računovodstvo (šef, referent za blagajničku službu i knjigovodstvo, referent za administrativno-predračunsku službu i likvidaturu, 3 službenika i 3 pomoćnog osoblja (strojopis, službenici).

10. Izvršna služba.

Na području Direkcije željeznica Tršćanske države za potrebe prometne i transportne službe bilo je 1400 radnika, za potrebe strojarske i električne službe 520 radnika, za potrebe građevinske službe 60 radnika (ukupno 1980 radnika). Za sezonske i nepredviđene građevinske radove ovisno o situaciji bilo je potrebno oko 150 ugovornih radnika.

Generalna direkcija željeznica u Beogradu objavila je 10. studenoga 1947. u "Transportnoj službi" br. 21. popis željezničkih stanica na području tršćanskog slobodnog teritorija i to:[52]

[52] HR HDA 1576, spis ur. br. 29944/1947.

Pruga Trst – Monfalcone (Tržić): Trieste Centrale (Trst Gl. kol.), Miramare (Miramar), Grignano (Grljan), St. Croce (Sv. Križ pri Trstu), Bivio d'Aurisina (odvojna pruga Nabrežina – Sežana), Sistiana – Visogliano (Vižovlje), Duino – Timavo (Devin), Aurisina (Nabrežina), Prosecco (Prosek), Pogioreale Campagna (Općina Polje).

Pruga Trst S. Andrej – Herpelje – Kozina: Trieste Campo Marzio (Trst Sv. Andrej), S. Anna (Sv. Ana), S. Giuseppe della Chiusa (Ricmanje), S. Antonio Mocco (Boršt), S. Elia (Draga).

Pruga Trst Sv. Andrej – Općine: Trieste Campo Marzio (Trst Sv. Andrej, Rozzol – Montebello (Rocol) Guardiella (Verdelj), Poggioreale del Carso (Općine na Krasu).

Druga otpravništva u Trstu: Trieste Campo Marzio rive (Trst Sv. Andrej – Obala), Trieste Punto Franco S. Andrea (Trst slobod. luka Sv. Andreja), Trieste Punto Franco scalo legnami (Trst slobod. luka slagalište drva), Trieste Punto Franco nuovo (Trst slobodna luka – nova), Trieste S. Sabba (Trst Sv. Sava), Trieste Servola (Scala) (Škedenj), Trieste Aquilinia (Scalo) (Žavlje).

Ukidanje Vojne uprave Jugoslavenske narodne armije Jugoslavenske zone STT

Vojna uprava Jugoslavenske narodne armije Jugoslavenske zone STT-a ukinuta je i prestala je s radom 26. listopada 1954. u 0,00 sati. Poslove iz svoje nadležnosti Vojna uprava JNA Jugoslavenske zone STT-a prenijela je na organe određene Rješenjem Saveznog izvršnog vijeća R.p. br. 411 od 7. listopada 1954. Tim organima Vojna uprava JNA Jugoslavenske zone STT trebala je predati najkasnije do 31. prosinca 1954. i sav arhiv i imovinska sredstva koja su preostala po prestanku njezina rada. Vojni arhiv predao se u istom roku Državnom sekretarijatu za poslove narodne obrane. Građanske osobe koje su bile na službi u ustanovama Vojne uprave Jugoslavenske zone STT-a stavljene su na raspolaganje Saveznom izvršnom vijeću, a vojne osobe Državnom sekretarijatu za poslove narodne obrane.[53]

Na teritoriju na koji je na temelju Međunarodnog sporazuma odlukom Saveznog izvršnog vijeća od 7. listopada 1954. proširena civilna uprava FNRJ, vrijedili su od 26. listopada 1954. Ustav, zakoni i drugi savezni propisi. Vlast na navedenom teritoriju obavljali su narodni odbori općina i kotara, kao i republički i savezni organi vlasti u okviru svojih prava i dužnosti utvrđenih ustavom i zakonima. Na području kotara Koper, kao i na području bivše Zone A Slobodnog teritorija Trsta, na koje je odlukom Saveznog izvršnog vijeća proširena civilna up-

[53] Naredba o ukidanju Vojne uprave Jugoslavenske narodne armije Jugoslavenske zone STT od 19. listopada 1954, Sl. list FNRJ, br. 45 od 27. listopada 1954, Beograd.

rava FNRJ, prava i dužnosti republičkih organa obavljali su organi vlasti Narodne Republike Slovenije, a na području kotara Buje organi vlasti Narodne Republike Hrvatske.[54]

Summary

THE RAILWAY INSPECTORATE AT THE MILITARY ADMINISTRATION OF THE YUGOSLAV ARMY (abbr. VUJA) IN RIJEKA AND RAILWAYS OF FREE TERRITORY OF TRIESTE (abbr. STT)

This paper shortly outlines the foundation of the Free Territory of Trieste. It mentions the organization of the railway traffic in the Zone B and describes in detail the foundation of the Railway Inspectorate at the Military Administration of the Yugoslav Army in Rijeka, its structure, personnel, functioning and abolition. The Inspectorate was entrusted with running railways in the Zone B, as well as solving all the general, traffic, technical, commercial, financial and economic matters. The paper also mentions VUJA's Coordinating Committee in Trieste that was entrusted with representing VUJA's railway interests at the Anglo-American railway administration in Trieste, as well as affairs of coordinating railway services between Zones A and B. The paper specifies tracks and railway structure of the Free Territory of Trieste (Anglo-American zone). Finally, it also mentions the abolition of the Yugoslav People's Army Military Administration of the Free Territory of Trieste's Yugoslav zone.

Key words: *Free Territory of Trieste, Military Administration of Yugoslav Army, Railway Inspectorate, Zone A, Zone B, Railway Administration Zagreb, Railway Administration Ljubljana, Delegation of Yugoslav State Railways Trieste; VUJA's Coordinating Committee in Trieste*

Translated by Marijan Bosnar

[54] Zakon o važenju Ustava, zakona i drugih saveznih pravnih propisa na teritoriju na koji je međunarodnim sporazumom proširena civilna uprava Federativne Narodne Republike Jugoslavije od 25. listopada 1954, Sl. list FNRJ, br. 45 od 27. listopada 1954, Beograd.